



*Membre de la FNAUT Ile-de-France (AUT)*

## **Pour une rocade bouclée en proche couronne**

Montreuil, le 11 octobre 2012

Monsieur le Président de la République,

La loi de finances triennale, qui vient d'être publiée, n'inscrit pas la dotation en capital nécessaire à la SGP pour engager les travaux de la ligne rouge sud. Cela crée une émotion considérable et légitime.

Cependant, Madame Duflot, ministre de l'égalité des territoires, s'est voulue rassurante en annonçant sa certitude, compte tenu de la mission que lui avez confiée, que les financements nécessaires seront débloqués sans retard. Elle précise en même temps qu'un séquençage sera établi à partir du rapport confié à Pascal Auzannet pour préciser le montant des crédits nécessaires (souvent sous-estimés) et pour proposer les priorités en fonction de la densité des populations et de l'enclavement des territoires.

En tant qu'usagers nous tenons à rappeler l'impérieuse nécessité que l'Etat joue pleinement son rôle dans le financement des infrastructures de transports en Ile de France. En effet, en dépit d'un effort très important du Conseil Régional, un retard important s'est accumulé depuis dix ans en raison notamment de l'assèchement des crédits d'Etat.

Ce retard doit être comblé rapidement mais l'urgence ne doit pas, à notre avis, conduire à financer le réseau surdimensionné et mal conçu appelé Grand Paris Express. Un réseau d'avenir ne peut se définir par un compromis politique conjoncturel ne tenant aucun compte des contraintes de fonctionnement, des trafics attendus et des financements disponibles !

La véritable urgence est de **réaliser une rocade de proche banlieue** dans l'esprit d'Arc Express que votre prédécesseur a bloqué en même temps que le plan de modernisation du réseau existant voté par le Conseil régional. Est-il utile de desservir aujourd'hui, par un métro automatique, de grand gabarit et enterré extrêmement onéreux, des territoires éloignés de Paris et faiblement urbanisés ? **Est-il raisonnable d'espacer les gares au détriment d'une desserte fine du territoire et de la qualité du maillage du réseau ?**

C'est contraint et forcé que, pour débloquer son plan de modernisation, le Président de région a accepté le compromis boiteux appelé Grand Paris Express, constitué d'une très longue boucle déséquilibrée vers l'Est (ligne rouge) et d'une ligne verte surdimensionnée pour desservir le grand Ouest.

Ce compromis a été signé le 26 janvier 2011, avant même la fin du débat public qui était en cours. Le projet actuel n'a tenu compte en aucune manière des résultats de ce débat, qui a plébiscité les objectifs d'Arc Express. Au contraire, il reprend inchangé le projet de métro de la Société du Grand Paris reliant à grande vitesse un petit nombre de pôles dits « d'excellence ».

La ligne rouge sud, premier tronçon à être engagé, suit pour l'essentiel le tracé prévu pour Arc Express mais le nombre de gares a été fortement diminué, au détriment des usagers ! De plus, un tel choix serait la négation même d'un projet de rocade bouclée en proche banlieue s'il allait à Noisy-Champs au lieu de Val de Fontenay. Il anticiperait la grande boucle de la ligne rouge à l'Est qui ne permettrait pas un maillage efficace du réseau avec les lignes de métro et de RER, et il n'améliorerait qu'à la marge les liaisons de banlieue à banlieue.

Le compromis du 26 janvier prévoit certes une ligne orange correspondant au tracé prévu pour une rocade au Nord et à l'Est, mais c'est une ligne en pointillé, sans financement ni échéancier, alors que c'est une composante essentielle de la rocade de proche banlieue. Elle serait réalisée sous une maîtrise d'ouvrage différente et avec un exploitant différent, à une date indéterminée. Est-ce bien sérieux ?

Nous attirons votre attention sur le fait que ces choix ont été fait sans y associer en quoi que ce soit les habitants et les usagers depuis la clôture du débat public, en janvier 2011. Le fait d'arrêter le projet sans attendre les conclusions de ce débat constitue une violation claire des règles légales qui régissent l'engagement de tels projets.

Certes des enquêtes publiques vont avoir lieu. Mais on sait que ce n'est pas un moyen de concertation efficace car rien ne peut y être changé sauf à la marge. C'est ce que révèle en ce moment la soi-disant « concertation renforcée » engagée par la SGP pour la ligne rouge sud : les usagers peuvent y poser toutes les questions sauf l'essentiel : le tracé, l'emplacement des gares ou le fonctionnement du réseau... Nous n'avons accès à aucune des informations contenues dans le dossier d'enquête qui reste sous embargo !

C'est pourquoi nous nous adressons à vous dans l'espoir que vous veillerez à ce que les fonds publics aillent en priorité aux projets correspondant aux besoins des usagers et non à la vision de votre prédécesseur pour la région capitale. Pour nous cela signifie réaliser très vite la rocade de proche banlieue en la bouclant à l'Est, sous une maîtrise d'ouvrage unique (STIF) et, pour être efficient, avec un exploitant unique (RATP).

Nous vous demandons aussi de faire en sorte que les usagers, à tous les niveaux, soient réellement associés aux choix, au lieu d'être informés tardivement de décisions prises en dehors d'eux (tel que le compromis du 26 janvier 2011). Il importe pour cela que vous leviez l'embargo actuel sur le premier rapport Auzannet (2011) et que vous donniez les instructions pour que son second rapport soit publié dès sa remise au gouvernement.

L'information des citoyens est la base de la démocratie. La démocratie est la condition de l'efficacité.

En vous remerciant pour votre attention,  
Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments très respectueux.

Alain Fabre  
Président de l'AMUTC

*L'AMUTC est une association d'usagers qui milite pour un réseau cohérent de transports collectifs efficaces à l'Est de Paris, dramatiquement sous équipé.*